



Maritime Piracy Round Table at the International Labour Organisation

Cédric Leboeuf

► To cite this version:

Cédric Leboeuf. Maritime Piracy Round Table at the International Labour Organisation. *Neptunus*, 2012, 18 (1), pp.1-4. halshs-01074983

HAL Id: halshs-01074983

<https://shs.hal.science/halshs-01074983>

Submitted on 16 Oct 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Maritime Piracy Round Table at the International Labour Organisation, Geneva, December 13, 2011

by **Cédric LEBOEUF**¹

Research Fellow, Centre of Maritime and Oceanic Law

French Coordinator and Coauthor, Piracy in comparative perspectives: Problems, Strategies, Law².

Acts of piracy affect every sector of the maritime world. Carriers of persons, goods, energy, ship owners, sailors... impose upon themselves or are required to obey a growing number of safety measures. Insurances take into account inherent dangers of transiting in risky areas. The new routes lead to considerable extra costs that have an impact on the entire maritime economy. Whilst the working conditions of seamen are evolving the phenomenon are becoming harsher. The psycho-social risks and the relative effectiveness of the law of the flag call for new solutions.

Under the hospices of the International Labour Organisation on December 13th was held a round table on the occasion of the second meeting of the Preparatory Tripartite Maritime Labour Convention 2006 Committee³ (MLC, 2006⁴). As a growing phenomenon and yet absent from the provisions of the ISM-ISPS, SOLAS and STCW Conventions, the social consequences of the phenomenon should be provided for by the MLC 2006⁵. The participants at the round table⁶ tried to cover the most serious issues raised by maritime

¹ Contact : cedric.leboeuf@univ-nantes.fr

² Norchi C. H., Proutière-Maulion Gw. (dir.), *Piracy in Comparative Perspectives: Problems, Strategies, Law*, Paris/Londres, Ed. Pedone/Hart, to be published before mid-2012, [summary online] : <http://pedone.info>

³ http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_160696/lang--fr/index.htm

⁴ Maritime Labour Convention, 2006 [en ligne] : <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--fr/index.htm> ; December 14, 2011, only 22 States ratified the MLC 2006, representing 54% of the world fleet. The entry into force of the MLC 2006 is conditioned to 30 effective ratifications.

⁵ Charbonneau A., *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 2009 ; Charbonneau A. et Chaumette P., « The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006) : An example of innovative normative consolidation in a globalized sector », *European Labour Law Journal*, vol 1, n°3, 2010, pp. 332-345.

⁶ Dr. Charles H. Norchi, Pr. de droit, Dir. du Center for Oceans and Coastal Law, Univ. of Maine School of Law, USA ; Dr. Gwenaëlle Proutière-Maulion, Dir. du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de l'Univ. de Nantes, France ; Arthur Bowring, Directeur exécutif, Hong Kong Shipowners Association, Hong Kong ; Dr. Peter M. Swift, Chairman, Maritime Piracy Humanitarian Response Programme, GB ; Dr. Francois Mandin, CDMO, Univ. de Nantes ; Pr. Patrick Chaumette, CDMO, Univ. de Nantes ; Michael

piracy. Have hence been discussed jurisdiction issues, the problematic gathering of evidence, recalled the many human and economic consequences⁷ or even seen the challenges of the media coverage. Regulation of the global economy appears to require the recognition or even the establishment of a social responsibility of the armaments in order to efficiently protect the working conditions of seamen who are exposed on a daily basis to dangers jeopardizing their lives⁸.

Good management practices of prevention (Best Management Practice for Protection Against Piracy Somalia based BMP-4), revised in 2011 and edited by the Staff of the European Naval Force Atalanta and professionals of shipping, contain specific advice on navigating the Indian Ocean⁹. In June 2009, IMO adopted the "Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships"¹⁰. This prevention is part of the implementation of the ISPS Code, annexed to the SOLAS Convention. It provides communication procedures and technical measures for operators of shipping. This goes beyond State intervention and the recommendations given to governments in order to ensure the greatest possible safety of the crews. Boarding of armed guards has increased. The armaments develop both active and passive prevention.

The assistance of the pirate prisoners is not just a humanitarian action, but also a requirement for employers, even if its implementation is very delicate. The MLC 2006 imposes the repatriation (Regulation 2.5), Medical care on board ship and ashore (Regulation 4.1), the protection of health, a support care and wages for at least 16 weeks (Regulation 4.2).

The round table was a great opportunity to raise some of the points addressed by a collective book (to be published¹¹), whose multidisciplinary and strong cultural dimension offers many lines of thought on an unfortunately very contemporary theme.

J. Stepek, Esq. Co-Chair, Institute for Law and Development Policy, Suisse ; Edward R. Girardet, Auteur et journaliste, Président de l'Institute for Media and Global Governance, Suisse ; Peter Hinchliffe, Secrétaire général de l'International Chamber of Shipping, GB.

⁷ Presentation of the SaveOurSeafarers campaign, [en ligne] : <http://www.saveourseafarers.com/>

⁸ Daugareilh I. (dir), *Responsabilité sociale de l'entreprise transnationale et globalisation de l'économie*, Bruylant, 2011.

⁹ www.bruxelles2.eu/piraterie-golfe-daden-ocean-indien/piraterie-tout-locean-indien-en-zone-de-haut-risque.html le 24-10-2011.

¹⁰ MSC.1/Circ. 1333, 26 juin 2009 - MSC.1/Circ.1334, 23 June 2009 – MSC.1/Circ.1405, 23 May 2011 - Commission Recommendation of 11 March 2010 on measures for self-protection and the prevention of piracy and armed robbery against ships (2010/159/EU).

¹¹ Norchi C. H., Proutière-Maulion Gw. (dir.), *Piracy in Comparative Perspectives...*, op. cit.

Table ronde sur la piraterie maritime à l'Organisation Internationale du Travail, Genève, 13 décembre 2011

Cédric LEBOEUF¹²

Ingénieur d'étude, Doctorant au Centre de Droit Maritime et Océanique, université de Nantes,
Coordinateur, co-auteur de l'ouvrage *Piracy in comparative perspectives: Problems, Strategies, Law*¹³.

Les actes de piraterie touchent tous les secteurs du monde maritime. Transporteurs de personnes, de biens, d'énergie, armateurs, navigants... s'imposent ou se voient imposer un nombre croissant de mesures sécuritaires. Le domaine des assurances prend en compte les dangers inhérents au passage dans certaines zones risquées du globe. Les nouvelles routes empruntées entraînent des surcoûts considérables pour l'ensemble de l'économie maritime. Les conditions de travail des marins évoluent au rythme des nouvelles formes de manifestation du phénomène. Les risques psycho-sociaux et la toute relative effectivité de la loi du pavillon nécessitent que des solutions soient apportées.

Sous les auspices de l'OIT s'est déroulée le 13 décembre dernier une table ronde dans le cadre de la deuxième réunion de la Commission préparatoire tripartite sur la Convention du travail maritime, 2006¹⁴ (MLC, 2006¹⁵). Phénomène en expansion et pourtant absent des dispositions des Conventions ISM/ISPS, SOLAS et STCW, la prise en compte de ses conséquences sociales par la MLC 2006 est essentielle¹⁶. Les participants à la table ronde¹⁷ ont tenté de couvrir les plus graves interrogations. Ont ainsi été détaillées les problématiques contentieuses en matière de juridiction et de collecte de preuves, rappelées les très nombreuses conséquences humaines et économiques¹⁸ ou encore vus les défis posés par la couverture médiatique globalisée du phénomène. La régulation d'une économie mondialisée semble nécessiter la reconnaissance, voire l'instauration, d'une responsabilité sociale des armements aux fins de protection des conditions de

¹² Contact : cedric.leboeuf@univ-nantes.fr ;

¹³ Norchi C. H., Proutière-Maulion Gw. (dir.), *Piracy in Comparative Perspectives: Problems, Strategies, Law*, Paris/Londres, Ed. Pedone/Hart, à paraître premier semestre 2012, [sommaire en ligne] : <http://pedone.info>

¹⁴ www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_160696/lang-fr/index.htm

¹⁵ Maritime Labour Convention, 2006 [en ligne] : <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang-fr/index.htm> ; Au 14 décembre 2011, seuls 22 Etats ont ratifié la MLC 2006, représentant 54% de la flotte mondiale, son entrée en vigueur étant conditionnée à 30 ratifications effectives.

¹⁶ Charbonneau A., *Marché international du travail maritime - Un cadre juridique en formation*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, coll. « Berthold Goldman », 2009 ; Charbonneau A. et Chaumette P., « The ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC, 2006) : An example of innovative normative consolidation in a globalized sector », *European Labour Law Journal*, vol 1, n°3, 2010, pp. 332-345.

¹⁷ Dr. Charles H. Norchi, Pr. de droit, Dir. du Center for Oceans and Coastal Law, Univ. of Maine School of Law, USA ; Dr. Gwenaëlle Proutière-Maulion, Dir. du Centre de Droit Maritime et Océanique (CDMO) de l'Univ. de Nantes, France ; Arthur Bowring, Directeur exécutif, Hong Kong Shipowners Association, Hong Kong ; Dr. Peter M. Swift, Chairman, Maritime Piracy Humanitarian Response Programme, GB ; Dr. Francois Mandin, CDMO, Univ. de Nantes ; Pr. Patrick Chaumette, CDMO, Univ. de Nantes ; Michael J. Stepek, Esq. Co-Chair, Institute for Law and Development Policy, Suisse ; Edward R. Girardet, Auteur et journaliste, Président de l'Institute for Media and Global Governance, Suisse ; Peter Hinchliffe, Secrétaire général de l'International Chamber of Shipping, GB.

¹⁸ Présentation de la campagne SaveOurSeafarers, [en ligne] : <http://www.saveourseafarers.com/>

travail dans des espaces où est mise en danger, quotidiennement, la vie des personnels navigants¹⁹.

Les bonnes pratiques de gestion de la prévention (Best Management Practice for protection against Somalia based Piracy BMP-4), révisées en 2011 et éditées par l'Etat Major de la Force navale Atalanta d'EURONAVFOR et les milieux professionnels du shipping, contiennent des conseils précis concernant la navigation dans l'Océan Indien²⁰. En juin 2009, l'OMI a adopté les « *Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships* »²¹. Cette démarche de prévention s'insère dans la mise en œuvre du code ISPS, annexé à la convention SOLAS, propose des procédures de communications et des mesures techniques à destination des opérateurs du shipping. Il s'agit de dépasser les interventions étatiques, les recommandations aux gouvernements, afin d'assurer la plus grande sécurité possible aux équipages. L'embarquement de gardes armés s'est amplifié. Les armements développent une prévention tant active que passive.

L'assistance aux marins prisonniers des pirates n'est pas une simple action humanitaire, mais une obligation pour les employeurs, même si sa mise en œuvre est très délicate. La Convention MLC impose une obligation de rapatriement (Règle 2.5), l'accès à des soins médicaux (Règle 4.1), la protection de la santé au travail, une prise en charge des soins et salaires pendant au moins 16 semaines (Règle 4.2).

L'exercice fut ainsi l'occasion de soulever certaines des thématiques traitées par un ouvrage collectif à paraître²² dont la vision pluridisciplinaire, à laquelle se joint une dimension culturelle particulièrement forte, offre un grand nombre de pistes de réflexions sur une thématique malheureusement contemporaine.

¹⁹ Daugareilh I. (dir), *Responsabilité sociale de l'entreprise transnationale et globalisation de l'économie*, Bruylant, 2011.

²⁰ www.bruelles2.eu/piraterie-golfe-daden-ocean-indien/piraterie-tout-locean-indien-en-zone-de-haut-risque.html consulté le 24-10-2011.

²¹ MSC.1/Circ. 1333, 26 juin 2009 - MSC.1/Circ.1334, 23 June 2009 – MSC.1/Circ.1405, 23 May 2011 - Recommandation de la Commission Européenne du 11 mars 2010 relative aux mesures d'autoprotection et de prévention des actes de piraterie et des attaques à main armée contre les navires (2010/159/UE).

²² Norchi C. H., Proutière-Maulion Gw. (dir.), *Piracy in Comparative Perspectives...*, op. cit.